

A SHARING ECONOMY HATÁSAI AZ ÜBEREN KERESZTÜL *

Gönczi Barbara - Kincses András¹

Az Uberről, mint a közösségi közlekedés egyik alternatívájáról, mint lehetséges atipikus munkaviszonyról, és mint számos szolgáltatás megvalósítójáról ezernyi formában hallhattunk az elmúlt években. Jelen tanulmány keretei között azt kívánjuk bemutatni, hogy milyen sokszínű lehetőségeket nyújt a sharing economy, továbbá milyen előnyökkel és hátrányokkal rendelkezik. Megragadva egyúttal az alkalmat az Uber (illetve hazánkban más hasonló alternatív közlekedési eszközök, mint pl. Bolt) és ezáltal a sharing economy népszerűsítésére, sorra vesszük annak pozitív és negatív hatásait. Mindenekelőtt megemlítjük, hogy 2016. július 24-én az Uber kivonult Magyarországról, tekintettel arra, hogy a jogalkotó fogyasztóvédelmi és közlekedésbiztonsági szempontokra hivatkozva működését nem engedélyezte tovább. Emellett nem nehéz belátni, hogy gazdasági, adójogi kérdések is meghúzódtak a háttérben.² Ugyanakkor azt láthatjuk, hogy e piaci részt jó néhány szolgáltató megannyi új szolgáltatása kívánja betölteni, így a téma nem elhanyagolható, a jogalkotó sem bírhat csupán a „tiltás” szabályai mögé.

1. Az Uberről röviden

Az Uber ötlete 2008-ban egy hideg téli párizsi estén született meg, amikor az alapítók nehezen tudtak fuvarot szerezni maguknak. 2009 májusában San Franciscoban elkészítették azt az alkalmazást, amelyen bárki online tud rendelni magának fuvarot, 2010 óta pedig hivatalosan is működik a mobil applikáció. Mára már közel 70 ország 700 városában érhető el a start-up céggént induló Uber Technologies Inc. alkalmazása.³

A személyszállításon túl egyéb feladatokat is ellátnak, mint például étel-házhozszállítás (UberEats), szállítmányozás (UberFreight), illetve egészségügyi partnerek betegeinek, alkalmazottainak fuvarozása (UberHealth). Ezen kívül különböző kezdeményezésekben is részt vettek, adománygyűjtésekben segédkeztek (UberKittens, UberSpringCleaning, #5MillionMeals).⁴ Gyorsan

* DOI 10.21867/KjK/2019.4.4.

¹ Gönczi Barbara - Kincses András, joghallgatók, Debreceni Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar.

² Az engedély nélkül, személygépkocsival végzett személyszállító szolgáltatáshoz kapcsolódó jogkövetkezményekről szóló 2016. évi LXXV. törvény

³ Az Uber története. *Uber.com*, <https://www.uber.com/hu/newsroom/t%C3%B6rt%C3%A9net/> (Letöltés dátuma: 2020. március 13.)

⁴ Az Uber története: *i.m.*

alkalmazkodnak a kialakuló helyzetekhez, amelyet mi sem mutat jobban, mint a legújabb „no contact delivery” szolgáltatásuk, melynek célja, hogy a világvjárvány miatt karanténban lévő személy részére érintkezés nélküli – tekintve, hogy a tudomány állása szerint a vírus cseppfertőzéssel terjed⁵ - étel-házhozszállítást biztosítson.

2. A megosztáson alapuló gazdaság fogalma, lényege (sharing economy)

Az Uber, ahogy már említettük, a megosztáson alapuló gazdaság, vagyis a sharing economy egyik formáját testesíti meg. A közös fogalomhasználat miatt célszerű elsőként tisztázni, hogy mit értünk a sharing economy alatt, ugyanis nincs egységesen elfogadott definíció. Sőt, jó néhány tanulmány hangsúlyozza, hogy a jelenség nem is definiálható pontosan. A helyzetet pedig tovább bonyolítja, hogy több tudományterület oldaláról is vizsgálják a jöven kívül, beleértve a földrajzot, a marketinget, a szociológiát, az antropológiát és a menedzsmentet.⁶

Legáltalánosabban azt mondhatjuk, hogy olyan gazdasági és szociális rendszert jelent, amely az árukhoz, a szolgáltatásokhoz, az adatokhoz és a tudáshoz egy másokkal megosztott, azaz közösségi hozzáférést tesz lehetővé.⁷ Az egész jelenség arra az elvre épül, hogy azok a társadalmi erőforrások, amelyek nincsenek megfelelően, teljes mértékben kihasználva, értékesíthetővé, megoszthatóvá váljanak. A C2C (consumer to consumer), azaz a fogyasztó és fogyasztó között létrejövő értékesítési láncon alapul, ahol az előbb említett árukat és szolgáltatásokat a fogyasztók osztják meg egymással.⁸ Az online platform tehát magánszemélyeket köt össze.

Kiváló lehetőség ez az egyéneknek és családoknak, hogy bevételt szerezzenek saját tulajdonukban álló tárgyakkal azáltal, hogy azt – ellenérték fejében – megosztják másokkal. Ily módon az általuk nem használt, vagy ki nem használt erőforrásokat – mint például a gépjárművet, lakást stb. – osztják meg olyanokkal, akiknek az az adott pillanatban nincs. Az Uberre vetítve egyszerűen azt mondhatjuk, hogy a sofőrök saját gépjárműveikkel végzik a

⁵ Vigyázzunk az idősekre! Felhívás a társasházakhoz, a lakóközösségekhez és minden időseket fogadó intézményhez. [Koronavirus.gov.hu.](https://koronavirus.gov.hu/), 2020.03.13., <https://koronavirus.gov.hu/cikkek/vigyazzunk-az-idosekre-felhivas-tarsashazakhoz-lakokozossegekhez-es-minden-idoseket-fogado> (Letöltés dátuma: 2020. március 13.)

⁶ Dudás Gábor – Boros Lajos (2019): A közösségi gazdaság (sharing economy) definiálásának dilemmái. *Tér és Társadalom*. 33. évf., 1. sz., 116.

⁷ Karakasné Morvay Klára (2016): *A sharing economy hatásai a hazai szálláshelyekre. Multidiszciplináris kihívások, sokszínű válaszok*. Online tanulmánykötet, BME, 59.

⁸ Ráczy Ildikó (2017): A sharing economy munkajogi kihívásai, különös tekintettel az uberizált munkaerőre. In: Keszérű Barna Arnold (szerk.): *Doktori Műhelytanulmányok*. Győr: Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola, 273.

személyszállítást és egy mobil alkalmazás segítségével jut el a kínálat a kereslethez.

3. Pozitív jellemzői, hatásai

Érdemes talán ott kezdeni, hogy a munkahelyek számának növekedését eredményezi, és következtében felhasználatlan erőforrások kerülnek foglalkoztatásra a munkaerő-piacon. Költséghatékonyságot és nagyobb rugalmasságot biztosít a vállalkozásoknak, s magának a munkát vállalónak. Az ő szemszögéből nézve ez azért lehet előnyös, mert a munkája és a családi élete között megfelelő harmóniát tud kialakítani.⁹ Esetleg ez szolgálhat másod- vagy harmadállásként, de az is elképzelhető, hogy a rövidebb munkaidő alternatívája miatt választják egyesek. A kínálati oldal számára ez a flexibilitás azt jelenti, hogy a munkaerő azonnal rendelkezésre áll ("just-in-time") és csak az elvégzett feladatokra tekintettel kell fizetni nekik ("pay-as-you-go"), majd, ha elvégezték a feladatot, nem kell tovább alkalmazni őket.¹⁰

De nemcsak munkahelyteremtő lehetősége, költséghatékonysága vagy rugalmassága miatt lehet pozitív, hanem egy konstruktív globális felfogásváltozást is előidézhet a megosztáson alapuló gazdaság széles körben való alkalmazása, kiteljesedése (amelyet Nyugat-Európa egyes országokban és az Egyesült Államokban már sikerült többnyire kialakítani). Így a tulajdonról való gondolkodás átalakulását és ennek környezetvédelemre gyakorolt hatásait elhanyagolhatatlan megemlíteni, mint pozitívumot.

A személygépjárművek az európai közúti közlekedésből adódó teljes széndioxid-kibocsátás 60,7 százalékáért felelősek, ezzel elérve azt, hogy a személyszállításra alkalmas eszközök közül a legszennyezőbbnek mondhatók.¹¹ A Föld eltartóképességét jelentősen negatívan befolyásolja, hogy az egyén arra rendezkedett be, hogy „mindenből legyen neki legalább egy”, és mivel jelen tanulmány fő témája az Uber, ezért elsősorban a személygépjárművek tulajdonjogának nagy mennyiségére gondolunk. Nem egyedi eset az sem, hogy a család minden tagja rendelkezik saját autóval, mely tovább fokozza a problémákat.

Ez pedig a levegő- és zajszennyezés mellett folyamatos közlekedési dugókat eredményez, ennek elkerülése érdekében népszerűsíti az egy irányba haladók

⁹ Europe's On-Demand Economy Draws Complaints and Regulators. *The New York Times*, 2017.10.01., <https://www.nytimes.com/2017/10/01/business/uber-economy-europe.html> (Letöltés dátuma: 2019. november 22.)

¹⁰ Székelyi: *i.m.*

¹¹ Amit érdemes tudni a gépjárművek széndioxid-kibocsátásáról az EU-ban. *Európai Parlament*, 2019.04.18.,

<https://www.europarl.europa.eu/news/hu/headlines/society/20190313STO31218/amit-erdemes-tudni-a-gepjarmuvek-szen-dioxid-kibocsatasarol-az-eu-ban> (Letöltés dátuma: 2020. március 13.)

sámára az Uber a fuvar megosztását (UberPool). Az Uber szerint leginkább amerikai városokban mutatkozik meg az UberPool sikere, hiszen ennek eredményeképp a CO₂ kibocsátás jelentősen csökkent ott, ahol széleskörűen elterjedt alkalmazása.¹² Fontos megjegyezni, hogy a gazdasági modellben rejlő környezetvédelmi lehetőségeket a jogalkotónak és a társadalom alapját képező egyének is fel kell ismerni, amelyhez a megfelelő szintű bizalom szükséges egymás iránt.¹³ A bizalmat elősegítő lehetőség, hogy minden felhasználó saját profillal rendelkezik és utazása után értékelést fűzhet a szolgáltatás minőségéhez, illetőleg a térképes alkalmazás lehetővé teszi, hogy a fuvar nyomon követhető legyen a megrendelője számára. Hisz nemcsak a sofőr érkezése kiszámítható, hanem az is megfigyelhető az otthon maradók részéről, hogy hol jár az utazó személy.

A környezetre gyakorolt pozitív hatás után a piacra, a gazdaságra gyakorolt hatásáról is említést kell tenni. Nem vitatott, hogy az Uber megjelenése felporzoltította a versenyt a piacon. Tekintettel arra, hogy a hagyományos taxitársaságokhoz képest olcsóbban szállítják (hazánkban szállították) az utasokat, hamar népszerűvé váltak. A szolgáltatást igénybe vevő személyek számára új lehetőséget teremtett az Uber. Számukra megnyílt az út, hogy rugalmasabban, könnyebben, olcsóbban utazzanak. Ebből a szempontból mindenképp előnyös az Uber létezése, hiszen a fogyasztó nincs rákényszerülve, hogy a monopolhelyzetben lévő taxitársaságok szolgáltatásait vegye igénybe. Persze mindennek számos – például adójogi vagy munkajogi – következménye is van, mely átvezet az érem másik oldalára, mégpedig a szolgáltatás esetleges negatív hatásaihoz.

4. A szolgáltatás esetleges negatív hatásai

A pozitív jellemzői mellett találunk legalább ugyanennyi negatívumot is a sharing economy és az Uber működésével kapcsolatban. A digitalizáltság, az online platform az emberi munkaerőt gyorsan értékesíthető portékává változtatta, amely megrendelhető és értékelhető lett a felhasználók által.

Kérdéssé vált, hogy milyen munkajogi szabályok vonatkoznak az Uber-sofőrökre, és hogy vonatkoznak-e egyáltalán a hagyományos szabályok rájuk. Általánosan elmondható, hogy az Uber működésének megkezdésekor nem biztosította a munkaviszonyhoz kapcsolódó stabilitást, kiszámíthatóságot, sokkal inkább egy vállalkozói szemléletet igényelt (ahol a kockázat a munkát végző fél oldalán van, aki mindössze igénybe veszi az online platformot az

¹² John Magne Skjelvik – Anne Maren Erlandsen – Oscar Haavardsholm (2017): *Environmental impacts and potential of the sharing economy*. Nordic Council of Ministers, p. 37.

¹³ Barta-Gyurkó Brigitta (2019): Az alternatív gazdasági modellek jelentősége környezetpolitikai szempontból. *Iustum Aequum Salutare*. 4. sz., 167–180.

ügyfelei megtalálásához, de a munkát a saját eszközeivel, saját felelősségére végzi).¹⁴ Ma már ez a helyzet változni látszik.

Jeremias Adams-Prassl¹⁵ a munkáltató öt alapvető munkajogi funkcióját azonosítja:¹⁶ munkaviszony létesítése és megszüntetése; a munkavégzés elfogadása és gyümölcseinek élvezete; munka biztosítása és bérfizetés; a munka és a vállalkozás irányítása, ellenőrzése; valamint gazdasági tevékenység folytatása és üzleti kockázat felvállalása profitszerzés érdekében. Ez az öt funkció együtt alkotja a munkáltatói pozíció lényegét, ami egyben indokoltá teszi a munkavállalót védő szabályok alkalmazását. Mivel Prassl álláspontja szerint a digitális platformok mind az öt fenti munkáltatói funkciót gyakorolják, ezért munkáltatónak minősülnek, és mindez indokoltá teszi a munkavállaló védelmét munkajogi szabályokkal.

Az Uber legfrissebb szabálya szerint például fizetett betegszabadságot ad azoknak a sofőröknek, akik megfertőződtek a koronavírusban. A betegszabadság pedig általánosságban egy olyan intézmény, melyet kizárólag munkavállalóknak biztosítanak.¹⁷ Véleményünk szerint ennek az új intézkedésnek a fényében abban a kérdésben, hogy az Uber munkaviszony-e és a sofőrök munkavállalók-e, változás következhet be az elkövetkezendő időszakban.

További negatívum, hogy a hasonló gazdasági tevékenységet folytatók - a taxitársaságok - tucatszámú engedély és jogszabályi¹⁸ megfelelés mellett működhetnek, illetve adójogi szabályoknak is eleget kell tenniük. Ezzel szemben az Uber működése sokáig elég bizonytalan volt, emiatt a taxitársaságok több országban is nemtetszésüket fejezték ki, sztrájkokat, tüntetéseket szerveztek.

A kialakult konfliktusra az Európai Unió Bírósága 2017-ben reagált. A C 434/15. sz. ügyben kimondta, hogy az Ubert, melynek „célja egy okostelefonos alkalmazás segítségével a saját gépjárműüket használó, nem hivatásos sofőrök és a városban belüli helyváltoztatást igénylő személyek díjazás ellenében történő összekapcsolása, úgy kell tekinteni, hogy az elválaszthatatlanul kapcsolódik egy közlekedési szolgáltatáshoz, és ennélfogva a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében.”¹⁹

¹⁴ Párkányi Rita (2019): Uber, Airbnb: ki minősül munkavállalónak? *Arsboni*,, <https://arsboni.hu/uber-airbnb-ki-minosul-munkavallalonak/> (Letöltés dátuma: 2019. március 15.)

¹⁵ Jeremias Adams-Prassl. *The Faculty of Law University of Oxford*, <https://www.law.ox.ac.uk/people/jeremias-adams-prassl> (Letöltés dátuma: 2021. január 18.)

¹⁶ Prassl, Jeremias (2015): *The concept of the employer*. Oxford: Oxford University Press

¹⁷ Coronavirus forces companies like Uber and Lyft to reckon with workers' rights. *The Guardian*, 2020.03.11., <https://www.theguardian.com/business/2020/mar/11/coronavirus-outbreak-uber-lyft-workers-ab5> (Letöltés dátuma: 2021. január 18.)

¹⁸ Ld. Magyarországon pl. a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényt.

¹⁹ Az Európai Unió Bíróságának az Asociación Profesional Elite Taxi vs. Uber Systems SpainSL C-434/15. sz. ügyben hozott ítélete.

Ezt követően a Bensalem kontra Uber France volt a második ítélet,²⁰ amelyben az EUB az Uber szolgáltatásaival kapcsolatos korlátozásokat elemezte, és ugyanarra az eredményre jutott, mint korábban az Elit Taxi kontra Uber SpainSL ügyben.

Mindebből az következik, hogy az uniós jog jelenlegi állása szerint az egyes tagállamok feladata az Uber által nyújtott szolgáltatások szabályozásának kialakítása.²¹ Látjuk tehát, hogy egy viszonylag új és jogilag nem kellően szabályozott területről beszélhetünk, amely alkalmas lehet arra, hogy lerombolja a gazdasági ágazatok hagyományosan kialakított struktúráit, mivel a működésükkel kapcsolatos szabályozás lazább lábakon áll, mint a hagyományos közösségi közlekedés szabályozása és az adózási technikájuk is igen innovatív, – már-már az adóelkerülést célozza – amellyel sokkal kecsesgetőbb ajánlatokat tudnak nyújtani a felhasználóknak.

Kiiktathatja továbbá azokat a munkajogi vívmányokat is, amelyek a fejlett országok munkavállalóit a jog szerint megilletik (pl. minimálbér, társadalombiztosítás, szabadság). Ezzel eljutunk egy következő hátrányhoz. Amikor már hosszabb ideje fennálló, sőt a foglalkoztatotti oldalon a kedvező bevételek okán gyakran főállássá is váló tevékenység végzése alakul ki, már nehéz ellenállás nélkül "munkajogiasítani" a jogviszonyt. A munkát végzők számára az előnyök akkor alakulnak hátrányokká, amikor ez válik a fő keresőtevékenységükké, mert a klasszikus munkajogi garanciák teljesülésének hiányával kell az érintetteknek szembenézniük: ezen jogviszonyokban nincsen felmondási védelem, hiszen alkalmi jellegű munkavégzésre szerveződnek, nincs munkaidőkorlát, pihenőidő-garancia, nincs minimálbér és fizetett szabadság sem.²²

A sharing economy az eddigi negatívumokon kívül adózási szempontból egyértelműen a feketegazdaságot bővíti. Az internetes platformot biztosító akár offshore cégeként is működhet, a tényleges szolgáltató magánszemély vagy vállalat pedig általában nem szokta tevékenységét az adóhatóság tudomására hozni. A közösségi gazdaságban tevékenykedők "versenyelőnye" jórészt abból adódik, hogy semmiféle iparági vagy biztonsági előírást nem tartanak be, s a fogyasztók védelme is teljesen megoldatlan.²³

²⁰ Az Európai Unió Bíróságának a Nabil Bensalem kontra Uber France SAS C-320/16. sz. ügyben hozott ítélete.

²¹ Környei Máttyás (2017): Elbukott az Uber – a sharing economy szolgáltatások megítélésének jövője az EU-ban. *Arsboni*, 2017.12.19., <https://arsboni.hu/elbukott-az-uber-a-sharing-economy-szolgáltatások-megitelesenek-jovoje-az-eu-ban/> (Letöltés dátuma: 2020. március 15.)

²² Rab Henriett (2019): Védőháló vagy ketrec? A munkához való jog változásai a munkaerőpiac és a szociális jogok szemszögéből. *Jogtudományi Közöny*, 2. sz., 61–68.

²³ Forgács Imre (2017): Senki földje a jogban: a globális vállalat. *Jogtudományi Közöny*, 2. sz., 57–65.

A sharing economy, valamint az akként kezelendő Uber azon új jelenségek közé tartoznak, amelyek a 21. század új kihívásai a szabályozás, a jogalkotás során, mind nemzeti, mind nemzetközi szinten. Az említett uniós ítéletek alapján az látszik, hogy a tagállamoknak kell a szabályozás menetét megtalálni, és olyan megoldást alkalmazni, amely a kifejtett előnyök megtartása mellett orvosolja a negatív hatásokat.

Jelen tanulmányban azonban nem a munkajogi szabályozás szükségességét kívántuk boncolgatni, hanem az Uberen keresztül fejtettük ki a sharing economy hatásait. Természetesen nem lehet csak az Uber segítségével a megosztáson alapuló gazdaság egészét jellemezni, hiszen a különböző szolgáltatásoknak eltérő hatásai lehetnek.

Az említett pro és kontra érvek segítenek annak megismerésében, hogy a sharing economy mely területein mutatkoznak rések, mely területeit kell szabályozni annak érdekében, hogy az a jogi környezetnek, a versenytársaknak, a vállalatoknak, valamint a szolgáltatást igénybe vevőknek egyaránt megfeleljen. A szabályozás irányát megtalálni nem egyszerű, így elképzelhető, hogy az Európai Unió Bírósága még számos esetben fog dönteni az Uberrel és más hasonló, megosztáson alapuló gazdasági szereplőkkel kapcsolatban. Valószínű, hogy az előnyöket és hátrányokat a mérleg két serpenyőjébe teszik a döntés megkönnyítése érdekében.

Források jegyzéke:

- A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény
- Amit érdemes tudni a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátásáról az EU-ban. *Európai Parlament*, 2019.04.18., <https://www.europarl.europa.eu/news/hu/headlines/society/20190313STO31218/amit-erdemes-tudni-a-gepjarmuvek-szen-dioxid-kibocsatasarol-az-eu-ban> (Letöltés dátuma: 2020. március 13.)
- Az engedély nélkül, személygépkocsival végzett személyszállító szolgáltatáshoz kapcsolódó jogkövetkezményekről szóló 2016. évi LXXV. törvény
- Az Európai Unió Bíróságának a Nabil Bensalem kontra Uber France SAS C-320/16. sz. ügyben hozott ítélete
- Az Európai Unió Bíróságának az Asociación Profesional Elite Taxi vs. Uber Systems Spain SL C-434/15. sz. ügyben hozott ítélete
- Az Uber története. *Uber.com*, <https://www.uber.com/hu/newsroom/t%C3%B6rt%C3%A9net/> (Letöltés dátuma: 2020. március 13.)
- Barta-Gyurkó Brigitta (2019): Az alternatív gazdasági modellek jelentősége környezetpolitikai szempontból. *Iustum Aequum Salutare*. 4. sz.

- Coronavirus forces companies like Uber and Lyft to reckon with workers' rights. *The Guardian*, 2020.03.11., <https://www.theguardian.com/business/2020/mar/11/coronavirus-outbreak-uber-lyft-workers-ab5> (Letöltés dátuma: 2021. január 18.)
- Dudás Gábor – Boros Lajos (2019): A közösségi gazdaság (sharing economy) definiálásának dilemmái. *Tér és Társadalom*. 33. évf., 1. sz.
- Europe's On-Demand Economy Draws Complaints and Regulators. *The New York Times*, 2017.10.01., <https://www.nytimes.com/2017/10/01/business/uber-economy-europe.html> (Letöltés dátuma: 2019. november 22.)
- Forgács Imre (2017): Senki földje a jogban: a globális vállalat. *Jogtudományi Közöny*, 2. sz.
- Jeremias Adams-Prassl. *The Faculty of Law University of Oxford*, <https://www.law.ox.ac.uk/people/jeremias-adams-prassl> (Letöltés dátuma: 2021. január 18.)
- John Magne Skjelvik – Anne Maren Erlandsen – Oscar Haavardsholm (2017): *Environmental impacts and potential of the sharing economy*. Nordic Council of Ministers
- Karakasné Morvay Klára (2016): *A sharing economy hatásai a hazai szálláshelyekre. Multidiszciplináris kihívások, sokszínű válaszok*. Online tanulmánykötet, BME
- Környei Mátyás (2017): Elbukott az Uber – a sharing economy szolgáltatások megítélésének jövője az EU-ban. *Arsboni*, 2017.12.19., <https://arsboni.hu/elbukott-az-uber-a-sharing-economy-szolgáltatások-megitelesenek-jovoje-az-eu-ban/> (Letöltés dátuma: 2020. március 15.)
- Párkányi Rita (2019): Uber, Airbnb: ki minősül munkavállalónak? *Arsboni*, 2019.03.11., <https://arsboni.hu/uber-airbnb-ki-minosul-munkavallalonak/> (Letöltés dátuma: 2019. március 15.)
- Prassl, Jeremias (2015): *The concept of the employer*. Oxford: Oxford University Press
- Rab Henriett (2019): Védőháló vagy ketrec? A munkához való jog változásai a munkaerőpiac és a szociális jogok szemszögéből. *Jogtudományi Közöny*, 2. sz.
- Rác Ildikó (2017): A sharing economy munkajogi kihívásai, különös tekintettel az uberizált munkaerőre. In: Keszér Barna Arnold (szerk.): *Doktori Műhelytanulmányok*. Győr: Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola
- Vigyázzunk az idősekre! Felhívás a társasházakhoz, a lakóközösségekhez és minden időseket fogadó intézményhez. *Koronavirus.gov.hu.*, 2020.03.13., <https://koronavirus.gov.hu/cikkek/vigyazzunk-az-idosekre-felhivas->

[tarsashazakhoz-lakokozossegekhez-es-minden-idoseket-fogado](#)
(Letöltés dátuma: 2020. március 13.)